ИНСТРУКЦИЯ

ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

на 1936 г.



Трест „ЛЕНТРАМВАЙ“
СЛУЖБА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ

Ленинград, 1936 г.

Утверждаю: Зам. Управляющего трестом „Лентрамвай“ *Н. Дунский.*
16 декабря 1935 г.

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ВАГОНОВОЖАТЫХ.

А. Общие правила.

§ 1. Во время своей работы вагоновожатый должен в точности исполнять правила, перечисленные в данной инструкции.

§ 2. Управляя поездом, вагоновожатый должен:

а) соблюдать заданное расписание;

б) наблюдать за безопасностью движения;

в) наблюдать за исправностью и сохранностью вагонов и вагонного имущества;

г) экономить электрическую энергию. Кроме того, вагоновожатый обязан наблюдать за порядком на передней площадке моторного вагона.

§ 3. Управляя поездом, вагоновожатый является ответственным за жизнь пассажиров, за безопасность пешеходов и встречных экипажей и за сохранность вагонов. Поэтому он должен быть внимателен и осторожен и исполнять все правила езды.

§ 4. Вагоновожатый обязан, кроме настоящей инструкции, хорошо знать правила уличного движения, правила пользования трамваем, все действующие формы карточек и билетов, а также все действующие инструкции, циркуляры и приказы, касающиеся его работы.

§ 5. Вагоновожатый обязан исполнять служебные распоряжения вышестоящих работников Лентрамвая, а именно: а) на линии—инструкторов вожатых, начальников станций, старших инструкторов, диспетчеров и др. лиц, имеющих право кон-

троля; б) в парке и на территории парка— начальника вагонных бригад, его заместителя, директора парка, технорука и дежурных по выпуску.

§ 6. Вагоновожатому воспрещается оставлять свое рабочее место до полной остановки поезда, в особенности при наличии какой-либо угрожающей поезду опасности.

§ 7. При уходе с передней площадки моторного вагона вагоновожатый обязан взять с собой стоповую рукоятку контроллера.

§ 8. Вагоновожатому воспрещается передавать управление поездом лицам, не имеющим на то права. В сомнительных случаях он обязан требовать предъявления соответствующего удостоверения.

§ 9. При езде с учеником, учитель наравне с учеником отвечает за правильность и безопасность езды.

§ 10. Воспрещается курить, есть и пить на передней площадке моторного вагона. Разрешается курить на конечном пункте и на первом перегоне от конечного пункта.

Б. Приемка и сдача поезда.

I Приемка поезда в парке.

§ 11. Для приемки поезда вагоновожатый обязан явиться в парк не менее, чем за 10 минут до выпуска поезда на линию, получить ручки и другие сдаваемые принадлежности вагона и отметиться у дежурного по выпуску.

§ 12. При приемке вагона вагоновожатый должен осмотреть следующие его части:

1. Токоприемник: проверить, нет ли перекосов, цела ли бугельная веревка и правильно ли она привязана, имеется ли достаточный нажим дуги на рабочий провод.

2. Освещение: проверить, горят ли все лампы (внутренние, сигнальные и оба буферных фонаря), соответствуют ли сигнальные цвета маршруту, закрыты ли буферные и сигнальные фонари.

3. Маршрутные вывески: проверить, имеются ли лобовые и боковые

вывески, соответствуют ли они маршруту и правильно ли поставлены.

4. Стекла: проверить, целы ли все стекла в поезде.

5. Поручни и подножки: проверить исправность.

6. Буксы: проверить, закрыты ли крышки.

7. Боковые сетки: проверить исправное состояние.

8. Лобовые сетки: на обеих площадках проверить действие сетки, для чего следует толкнуть занавеску, затем проверить действие педали на обеих площадках и правильность положения сетки и педали на передней и задней площадке.

9. Соединительные рукава воздушного и электрического тормоза: проверить их наличие и правильность установки.

10. Тормозные колодки: проверить, не прижаты ли к колесам, и нет-ли слишком большого зазора.

11. Буфера: проверить, правильно-

ли поставлены штыри, и закреплены-ли по оси буфера спереди и сзади поезда.

12. Песочные рукава: проверить правильность положения рукавов.

13. Контроллеры: выключив автомат и оттянув бугель, проверить свободное вращение главной и стоповой ручки и исправность действия блокировки на обоих контроллерах.

14. Ручные тормоза: путем затяга до отказа проверить исправность действия всех ручных тормозов и храповых собачек.

15. Краны машиниста: проверить свободное движение кранов на обеих площадках.

16. Двери: проверить, легко-ли открываются все двери поезда.

§ 13. В случае обнаружения неисправностей, мешающих выпуску поезда на линию, вагоновожатый должен об этом заявить дежурному по выпуску для принятия последним мер к исправлению.

Однако, по указанию мастера ремонт-

ной бригады, вагоновожатый обязан выехать на линию, потребовав от мастера занесения данного указания в вагонную книжку.

В случае, если имеется неисправность тормозов, сцепных приборов, сигналов и песочниц, могущая создать опасность при движении на линии, вагоновожатый имеет право не поехать, а требовать вызова директора парка или его заместителя, или начальника вагонных бригад.

По распоряжению последнего, занесенному в вагонную книжку, вагоновожатый обязан выехать на линию.

II Выезд из парка.

§ 14. Убедившись, что на рельсах нет предметов, мешающих движению поезда, а в траншее и на самом поезде нет ремонтных рабочих, вагоновожатый дает об этом знать кондукторам звонком. Получив от кондуктора моторного вагона сигнал отправления, вагоновожатый окриком „такой-то путь—от вагона“ предупреждает

об отправлении поезда, дает три предупредительных звонка, затем включает контроллер на первое положение, сразу же выключает его и только после этого вновь медленно включает контроллер по положениям.

Скорость поезда внутри сарая должна быть не более 8 км. в час, на веерах парка не более 15 км. в час.

§ 15. Действие электрического, воздушного и ручного тормозов и песочниц вагоновожатый обязан проверить на первом (парковом) рейсе, заявив о замеченных неисправностях линейному агенту и дежурному слесарю и отметив их в вагонной книжке.

III Смена вагоновожатых на линии.

§ 16. При сдаче поезда своему сменщику, вагоновожатый должен устно, а в случае необходимости, с записью в вагонной книжке, передать ему обо всех замеченных неисправностях моторного и прицепных вагонов, а также и о неисправ-

ностях пути и воздушной сети, указывая неисправный пункт (участок).

Для проверки принимающим вагоновожатым исправного действия всего оборудования и для передачи устных и письменных сообщений, сменяющийся вагоновожатый должен, в случае необходимости, сопровождать поезд 2 перегона после пункта смены.

§ 17. По прибытии на конечный пункт после смены вагоновожатый обязан осмотреть:

1. Тормозные соединения;
2. Сцепные приборы;
3. Осветительный провод;
4. Сетки (боковые и лобовые);
5. Поручни;
6. Подножки;
7. Буксовые крышки;
8. Песочные рукава;

а также проверить наличие в песочницах достаточного запаса песку.

В случае обнаружения неисправностей, не заявленных предыдущим вагоновожа-

тым, сменивший должен об этом заявить линейному агенту и занести в вагонную книжку.

§ 18. В случае неявки сменяющего, сменяемый вагоновожатый обязан продолжать работу до явки замены.

§ 19. Воспрещается сдавать вагон нетрезвому вагоновожатому.

IV. Сдача поездов в парке.

§ 20. Получив отметку линейного агента или диспетчера об отправлении в парк, вагоновожатый на парковом рейсе должен управлять поездом по всем правилам нормального движения, соблюдая все обязательные остановки.

§ 21. Подъезжая к парку, вагоновожатый должен быть особенно внимателен к расположению входных стрелок, а также удалить из вагонов всех посторонних лиц.

В парках, оборудованных централизованным переводом стрелок, вожатый по зеленому сигналу может ехать беспрепятственно, а по желтому сигналу с указа-

нием номера пути должен двигаться осторожно, переводя сам стрелки по мере надобности.

§ 22. В случае необходимости производства маневров для постановки поезда на указанное место, вагоновожатый должен быть чрезвычайно внимательным при управлении поездом, переходя всякий раз на тот контроллер, который является головным по направлению движения.

§ 23. Въехав на территорию парка, вагоновожатый должен продвигаться к сараям со скоростью 8 км. в час.

§ 24. При въезде в сарай, вагоновожатый должен непрерывно звонить, имея в виду, что на путях или траншеях могут быть рабочие.

§ 25. Установив поезд на указанное приемщиком место, вагоновожатый должен поставить оба крана машиниста на положение экстренного торможения и затем на перекрышу, не отторможивая, затем выключить автомат, снять стоповую

ручку контроллера и приступить к сдаче поезда.

§ 26. При сдаче поезда вагоновожатый должен сделать заявку приемщику на все неисправности вагонов и записать их в вагонную книжку, если они не были записаны в течение смены. Вожатый должен убедиться, что его заявка правильно понята.

§ 27. После сдачи поезда приемщику вагоновожатый должен оттянуть бугель, сдать ручки контроллера и крана машиниста, а также и остальные сдаваемые принадлежности вагона и после этого может считать свою работу законченной.

§ 28. Строго воспрещается вожатому уходить с поезда до установки его на указанное место и оставлять вагонный сарай до полной сдачи поезда и его принадлежностей.

В. Правила движения на линии.

I. Движение на ровном участке.

а) Трогание с остановки.

§ 29. Перед троганием поезда вагоновожатый должен ждать сигнала кондуктора моторного вагона, а также зеленого сигнала светофора, или знака рукой регулировщика, или зеленого сигнала сигналиста, разрешающего движение. Помимо того, вожатый должен обратить внимание на то, чтобы не было пересекающих путь поездов, и чтобы стрелка была правильно поставлена.

§ 30. Перед троганием вожатый должен убедиться в том, что:

а) ручной и воздушный тормоза отторможены;

б) все пассажиры окончили высадку и посадку с передней площадки моторного вагона, при чем у входящих с передней площадки пассажиров вагоновожатый должен проверить карточки. После этого ва-

гоновожатый, не допуская переполнения передней площадки сверх установленной нормы—6 человек, закрывает наружную дверь площадки (на вагонах, оборудованных глухими дверьми), дает предупредительный звонок и включает ручку контроллера.

§ 31. При включении моторов нужно делать выдержку на всех положениях контроллера по $1^1/_2$ сек., кроме первого, на котором выдерживать 1 сек.

При этом на горизонтальных участках пути, при езде на последовательном включении моторов, для перевода ручки на последнее ездовое положение нужно проехать около 10-ти метров (длина двухосного вагона).

При езде на параллельном включении моторов, для перевода ручки на последнее ездовое положение (считая от положения „стоп“) необходимо проехать около 40 м. (немного более одного пролета).

Затяжки при включении моторов, так же

как и слишком быстрое включение, недопустимы.

Особо запрещается выдерживать контроллер на ходовом последовательном положении более 3 секунд, за исключением участков сети, на которых установлена езда исключительно на последовательном включении.

§ 32. На вагонах, оборудованных амперметрами, вагоновожатый при включении должен руководствоваться предельными метками на амперметре, не допуская ни слишком больших, ни слишком малых токов.

б) Регулярность движения.

§ 33. Во время движения вагоновожатый обязан наблюдать за следующими знаками:

а) знаки, разрешающие езду на параллельном включении моторов;

б) знаки, разрешающие езду только на последовательном включении моторов;

в) знаки выключения тока перед остановкой;
г) знаки временного выключения тока на участковых разделах.

§ 34. После проезда знака последовательного включения вагоновожатый не должен включать моторов параллельно до тех пор, пока опять не проедет знака параллельного включения.

§ 35. При проезде знака участкового раздела вожатый должен выключить ток с таким расчетом, чтобы бугель прошел участковый выключатель без тока. Включение вновь контроллера в этом случае надлежит делать без выдержки до прежнего положения, с которого контроллер был выключен у этого знака. Так же можно поступать при всяком кратковременном выключении контроллера, если только вагон не был заторможен или вообще не уменьшил значительно скорости.

§ 36. При быстроходном поезде или если произошел загон, следует выключать ток ранее знака выключения, или ехать

на последовательном включении моторов на столько, чтобы не сделать загона на конечный пункт, не допуская, однако, задержки сзади идущих поездов.

§ 37. При поезде тяжелом на ходу, а также, если получилась задержка в пути, вагоновожатый может выключать моторы несколько позже знака выключения, однако, не менее, чем за 140 метров (4 пролета) до остановки.

§ 38. Не допускается выравнивание времени пробега в случае задержки или при тихоходном поезде путем перехода на параллельное включение моторов на участках, где такая езда не разрешается.

§ 39. В темное время на слабо освещенных пунктах или во время тумана или сильного буксового пути, езда по знакам не обязательна, а производится с уменьшенной скоростью.

§ 40. Вагоновожатый обязан на контрольных точках, указанных на вагонных расписаниях, сверить время по расписанию с временем на электрических часах, не

допуская загонов и затяжек. Вагоновожатый не должен пользоваться указаниями других часов, кроме электрических часов Лентрамвая.

§ 41. По прибытии на конечный пункт вагоновожатый должен убедиться в том, что его листок предъявлен кондуктором начальнику станции для отметки и постановки штампа, не вступая по этому поводу в какие либо пререкания с начальником станции.

§ 42. На конечных пунктах, не имеющих постов начальников станций, вагоновожатый отмечает время своего прибытия на контрольных часах или по телефону у диспетчера.

в) Внимательность и осторожность при езде.

§ 43. При управлении поездом все внимание вагоновожатого должно быть обращено на путь перед поездом. Левая рука должна лежать на большой рукоятке контроллера, правая—на ручке крана маши-

ниста (при электрическом тормозе на песочнице).

Рука, находящаяся на рукоятке крана машиниста, должна последнюю обхватывать так, чтобы экстренное торможение воздушным тормозом с песком можно было сделать, не меняя положения руки.

§ 44. Воспрещается во время движения отвлекаться каким-либо посторонним делом, как-то: разговаривать, кланяться кому-либо, вступать в разговоры и пререкания с лицами, находящимися на улице или на площадке, проверять билеты у лиц, находящихся на площадке, отворачиваться и т. п.

§ 45. Вышестоящие работники Лентрамвая не должны вступать в разговор с вожатым или делать ему какие либо указания во время движения вагона до полной остановки, за исключением случаев, когда неправильное управление поездом со стороны вагоновожатого создает непосредственную опасность.

§ 46. Вожатый не должен допускать

выхода пассажиров на площадку до остановки поезда.

§ 47. Воспрещается во время движения производить осмотр или исправление каких-либо частей вагона, а также отходить от контроллера для каких бы то ни было целей.

§ 48. Во время движения вагоновожатый должен подавать предупредительные звонки в следующих случаях:

а) разъезжаясь со встречным поездом,

б) подъезжая к перекресткам улиц,

в) при выезде из под мостов,

г) во всех случаях, когда можно опасаться внезапного появления пешехода или экипажа.

§ 49. Воспрещается без нужды выключать или включать ток или подтормаживать поезд или ездить на положениях с сопротивлениями (реостатных).

§ 50. Во время движения поезда вагоновожатый не должен подъезжать к идущему впереди поезду ближе двух пролетов при последовательном включении мо-

торов и ближе четырех пролетов при параллельном включении моторов.

При буксовом пути указанные расстояния удваиваются.

§ 51. Почувствовав себя больным, вагоновожатый не должен через силу вести поезд, но должен о болезненном состоянии заявить инструктору движения или начальнику станции, сам или через кондуктора, потребовав замены запасным или взятия поезда на буксир.

г) Остановка поезда.

§ 52. Вагоновожатый обязан останавливать поезд:

а) на обязательных остановках, обозначенных знаком „остановка";

б) по красному сигналу или знаку регулировщика;

Примечание: В случае подачи неясных сигналов вожатый должен остановить поезд и выяснить их значение.

в) при опасности наезда;

г) по сигналу кондуктора моторного или прицепного вагонов;

д) для пропуска процессий, войск, пожарного обоза и т. п.;

е) по требованию линейных агентов и милиции, причем сигналы к остановке поезда подаются ими или свистком, или поднятой вверх рукой с открытой ладонью, обращенной по направлению к вагону;

ж) при всяком внезапном толчке, необъяснимом стуке или тревожных криках пассажиров и прохожих;

з) если на пути будет замечен какой-либо предмет;

и) при закрытом или закрывающемся шлагбауме на пересечке железнодорожных и трамвайных путей.

§ 53. Подъезжая к обязательной остановке, вагоновожатый должен тормозить с таким расчетом, чтобы после остановки вагона передняя площадка моторного вагона находилась у знака „остановка". Если знак „остановка" помещен на столбе раздела (знак—зеленые и белые косые полосы), то вагоновожатый должен оста-

новить вагон так, чтобы контакт бугеля проехал столб раздела.

На остановках, где имеются рефюжи, надлежит останавливать вагон против рефюжа с таким расчетом, чтобы передняя площадка моторного вагона находилась у переднего конца рефюжа (по направлению движения).

§ 54. Если вагоновожатый почему-либо вынужден останавливаться, не доезжая до остановочного пункта хотя бы несколько шагов, то он может двигаться в путь не иначе, как после подачи предупредительного звонка (см. § 30).

По прибытии к остановочному пункту вагоновожатый обязан вновь остановить поезд.

§ 55. Если на остановочном пункте находится поезд, то вагоновожатый должен медленно подъехать к нему и остановиться на расстоянии длины вагона (10 метров).

После трогания переднего поезда выждать, пока впереди идущий поезд отой-

дет вперед ещё на 5 метров, и тогда трогать с места для подхода к остановочному пункту.

д) Правила торможения.

I. ВАГОНЫ С ВОЗДУШНЫМ ТОРМОЗОМ.

а) Служебное торможение.

§ 56. Обыкновенную служебную остановку надлежит делать воздушным тормозом без толчков, постепенно подтормаживая, для чего при выключении тока по знаку начинать тормозить за 45 метров (около $1^1/_2$ пролетов), а с последовательного включения моторов—за 20 метров (около $^1/_2$ пролета) до места остановки.

§ 57. При буксовом пути необходимо начать торможение за 90 метров (около трех пролетов) до места остановки при езде на параллельном включении, и за 40 метров (около $1^1/_4$ пролета) при езде на последовательном включении. При этом необходимо торможение производить равномерно и плавно.

§ 58. При неисправности воздушного тормоза следует тормозить электрическим тормозом равномерно по положениям, начиная торможение за 90 метров при езде на параллельном включении, и за 40 метров при езде на последовательном включении.

Езда с неисправным воздушным тормозом разрешается только до ближайшего пункта, где можно поставить поезд на запас для осмотра и ремонта. При этом вагоновожатый должен ехать с повышенной осторожностью.

§ 59. При неисправности воздушного тормоза и одновременной неисправности электрического тормоза следует пользоваться ручным тормозом. Езда на одном ручном тормозе разрешается только для того, чтобы довести поезд до ближайшего пункта, где можно поставить поезд на запас для осмотра и ремонта. При этом вагоновожатый должен ехать с особой осторожностью, не переходя на параллельное включение моторов, так

как неисправность тормоза не освобождает вагоновожатого от ответственности за безопасность движения.

б) Экстренное торможение.

§ 60. При экстренном торможении вагоновожатый обязан быстро выключить контроллер на „стоп“ и поставить одновременно воздушный тормоз на экстренное положение с песком и электрический тормоз на 1-ое положение, после чего электрический тормоз переводить на крайнее положение с выдержкой по положениям. Общее время перевода электрического тормоза от положения „стоп“ до крайнего тормозного положения должно составлять при больших скоростях около 6 секунд и при средних скоростях около 3-х секунд. Категорически воспрещается при больших скоростях ставить электрический тормоз сразу на последнее положение.

§ 61. При экстренном торможении в случае буксового пути, вагоновожатый должен

быстро выключить ток и поставить воздушный тормоз на экстренное положение с песком.

§ 62. При экстренном торможении поезда с неисправным воздушным тормозом вагоновожатый должен быстро выключить ток, подать песок (если песочницы исправны), поставить рукоятку контроллера сразу на 3-е тормозное положение и переводить по положениям на полный электрический тормоз с расчетом, чтобы не получился „юз". После этого вагоновожатый должен затянуть цепь ручного тормоза.

§ 63. При экстренном торможении поезда с неисправными воздушным и ручным тормозом, вагоновожатый должен поступать так же, как указано в § 62.

II. ВАГОНЫ С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТОРМОЗОМ.

а) Служебное торможение.

§ 64. При служебной остановке контроллер включается на тормоз за 45 метров

(около $1^1/_2$ пролета) при езде на параллельном включении моторов, и за 20 метров (немного больше половины пролета) при езде на последовательном включении. При этом необходимо задерживаться несколько более на первых тормозных положениях и быстрее проходить последние положения.

§ 65. При буксовом пути необходимо начать тормозить за 90 метров до остановки при параллельном включении моторов, и за 40 метров при последовательном включении, и соответственно замедлять переход с положения на положение.

§ 66. Если электрический тормоз не действует, или если он внезапно перестает действовать во время торможения, вагоновожатый должен немедленно приводить в действие ручной тормоз, с посыпкой рельсов песком.

§ 67. Если на вагонах с электрическим тормозом одновременно откажутся действовать и электрический и ручной тормоза, вагоновожатый должен немедленно

сообщить кондукторам, чтобы последние тормозили вагоны ручными тормозами, и непрерывно звонить ножным звонком.

В случае, если дальнейшее движение поезда без тормоза угрожает непосредственной опасностью, вагоновожатый должен дать обратный ход, для чего включить стоповую ручку контроллера на положение назад, а большую ручку контроллера на первое пусковое положение и держать ее в этом положении до полной остановки поезда.

б) Экстренное торможение.

§ 68. При экстренной остановке контроллер включается сразу на 3-е тормозное положение и после некоторой выдержки переводится по остальным положениям с расчетом, чтобы не получился „юз". С началом экстренного тормоза одновременно приводится в действие механическая песочница.

§ 69. При экстренном торможении, в случае буксового пути, вагоновожатый

должен включать контроллер на тормоз по положениям с выдержкой с таким расчетом, чтобы не получился „юз“, одновременно посыпая песок.

§ 70. При экстренном торможении, в случае неисправности электрического тормоза, вагоновожатый должен немедмедленно приводить в действие ручной тормоз с посыпкой рельс песком.

§ 71. На вагонах с электрическим тормозом, оборудованных дополнительным электромагнитным тормозом, вагоновожатый должен пользоваться последним исключительно для экстренного торможения при неисправности основного электрического тормоза, причем необходимо поставить ручку дополнительного тормоза на крайнее правое положение, а при буксовом пути—на первое или второе положения, в зависимости от степени буксовки.

§ 72. Воспрещается вожатому держать дополнительный электромагнитный тормоз включенным дольше, чем необходимо,

вследствие чего, по окончании торможения этим тормозом, необходимо немедленно его выключить, а на спуске или подъеме предварительно затянуть ручной тормоз.

II. Движение на подъемах и спусках.

§ 73. При включении тока на крутых подъемах (Невские мосты, Новосильцева и Поклонная гора и др.) следует выдержать на каждом положении контроллера по $2^1/_2$ секунды.

§ 74. На подъемах воспрещается ехать на шунтовых и реостатных положениях контроллера и ближе двух пролетов за впереди идущим поездом.

§ 75. Воспрещается ездить под током на больших спусках, где следует подтормаживать поезд с таким расчетом, чтобы скорость не превышала 20 километров в час, и чтобы к остановке подъехать с уменьшенной скоростью. На вагонах, оборудованных электро-тормозом, при торможении на спуске необходимо пользоваться ручным тормозом.

§ 76. При продолжительных остановках на подъеме, вагоновожатый обязан затормозить поезд, кроме воздушного, также и ручным тормозом. Чтобы убедиться, что ручной тормоз держит, необходимо оттормозить воздушный тормоз.

При продолжительной остановке на подъеме поезда, оборудованного служебным электрическим тормозом, вагоновожатый должен немедленно затянуть цепь ручного тормоза и заложить собачку на храповичек, или отпустить педаль ручного тормоза на тех вагонах, где она имеется.

§ 77. Трогаясь с остановки на подъеме, вагоновожатый должен включить контроллер на 1-ое положение, немедленно после этого отпустить тормоз и дальше включать контроллер.

§ 78. В случае обрыва прицепного вагона на подъеме вагоновожатый обязан немедленно дать экстренный тормоз. При возможности прицепить оторвавшийся вагон, вагоновожатый должен взять вагон

на ручной тормоз, отпустить воздушный тормоз и, оставив кондуктора у ручного тормоза, перейти на заднюю площадку моторного вагона. Взявши вагон на тормоз на задней площадке, вагоновожатый должен дать знак кондуктору отпустить ручной тормоз на передней площадке, после чего начать спуск вагона вниз к прицепному вагону и взять его на сцепку. При невозможности взять оторвавшийся прицепной вагон на сцепку, вагон этот ставится на ближайший запасной путь сзади идущим поездом.

§ 79. В случае обрыва прицепного вагона во время движения на ровном месте, вагоновожатый должен медленнно тормозить головную часть поезда с таким расчетом, чтобы оторвавшийся прицепной вагон на нее не наехал. После остановки необходимо, если возможно, взять оторвавшийся вагон на сцепку.

§ 80. В случае, если при обрыве прицепного вагона произошло его самоторможение, вагоновожатый обязан оттормо-

зить этот вагон прежде, чем пустить в ход поезд после сцепки с ним.

§ 81. Видя спускающийся с подъема по правому пути неуправляемый вагон или поезд, вагоновожатые позади идущих поездов обязаны дать ход назад и с предупредительными звонками уходить от надвигающегося вагона как можно дальше до тех пор, пока оторвавшийся вагон не остановится вполне. При этом нобходимо внимательно следить за тем, чтобы не произошло столкновения отходящих поездов.

Если же обрыв прицепного вагона произошел на близком расстоянии (до 60—80 метров), т. е. два—два с половиной пролета от следующего за ним поезда, а также при наличии сзади многих поездов, вагоновожатый сзади идущего поезда должен подъехать к спускающемуся вагону на расстояние до 15 метров, после чего быстро затормозить поезд, дать медленный ход назад и принять на себя удар оторвавшегося вагона, двигаясь

в одном с ним направлении. После принятия удара затормозить свой поезд.

§ 82. Если поезд, поднимающийся в гору, покатится назад под гору вследствие отсутствия тока на линии или вследствие какой-либо неисправности, то вагоновожатый этого поезда обязан руководствоваться следующими правилами:

а) при полной исправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан затормозить немедленно поезд воздушным тормозом, затянуть цепь ручного тормоза до отказа, заложить собачку на храповичек и приступить к выяснению причины обратного движения поезда.

б) при отсутствии или неисправности воздушного тормоза вагоновожатый обязан затормозить ручным тормозом, заложить собачку на храповичок и приступить к выяснению причины обратного движения поезда.

в) В случае отсутствия или неисправности воздушного тормоза и одновременного обрыва цепи или порчи ручного

тормоза, вагоновожатый обязан перевести малую рукоятку контроллера на метку „назад“, большую рукоятку поставить на электрический тормоз и довести ее до последнего положения. Затем дать знать всем кондукторам своего поезда о том, чтобы они тормозили ручным тормозом на задней площадке до полной остановки поезда.

г) все вагоновожатые последующих поездов, при виде надвигающегося на них поезда, обязаны поступить, как указано в § 81.

III. Движение по кривым.

§ 83. При въезде в крутые кривые (радиусом до 30 метров), а также в кривые любого радиуса в узлах, поезд должен иметь скорость не более 15 км. в час. Для менее крутых кривых (радиусом от 30 до 50 метров) скорость должна быть не более 20 км. в час. Для этого вагоновожатый должен до въезда в кривую подтормозить поезд с таким расче-

том, чтобы въехать в нее с указанной скоростью. Въезжая в кривую, вагоновожатый должен ехать без тока, тормоза должны быть отпущены.

§ 84. При проезде по кривой, вагоновожатый должен включать обратно контроллер до ездового последовательного положения с таким расчетом, чтобы выдержать указанные в § 83 скорости.

§ 85. При въезде в кривую из-за угла следует давать предупредительные сигналы.

§ 86. Пологие кривые (радиусом больше 100 метров) можно проезжать с полного хода.

§ 87. Вагоновожатому должен быть известен список кривых и узлов, на которых воспрещен одновременный проезд двух встречных 4-х осных поездов или 4-х осного поезда с 2-х осным.

IV. Движение по стрелкам и пересечениям.

§ 88. На крестовинах трамвайных путей, а также на пошерстных стрелках

скорость должна быть 15 клм. в час, причем проезд моторного вагона по крестовинам должен происходить без тока.

На некоторых узлах по особому распоряжению разрешается проезжать по крестовинам, включая контроллер с места трогания по положениям на параллельное включение, причем проезд по крестовинам моторного вагона также должен происходить без тока.

§ 89. Противошерстные стрелки вагоновожатый должен проходить в случае въезда в кривую со скоростью 10 км. в час, а в случае проезда по прямой со скоростью 15 км. в час.

§ 90. Приближаясь к стрелке, вагоновожатый должен следить за положением ее пера, не въезжать на неправильно установленную стрелку или на стрелку, перо которой неплотно прилегает к рельсу.

§ 91. При необходимости переложить на узле неэксплоатируемую стрелку, лежащую на постоянном направлении движения, вагоновожатый обязан следить

за тем, чтобы, после прохода поезда по этой стрелке, кондуктор моторного вагона переложил ее обратно в первоначальное положение.

§ 92. При проезде автоматической электрической стрелки вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) при необходимости проезда стрелки вправо проезжать добавочный проэод под током;

б) при необходимости проезда стрелки влево проезжать добавочный провод без тока;

в) добавочный провод проезжать со скоростью 10 км. в час.

Если же стрелка лежит правильно, то добавочный провод можно проезжать с нормальной скоростью.

г) под добавочным проводом не останавливаться;

д) если на стрелке или перед ней находится поезд, то сзади идущий поезд должен остановиться перед добавочным

проводом, пока передний поезд не выйдет всеми своими полускатами из стрелки;

е) если вагоновожатый поставил по ошибке стрелку неправильно, то нужно перевести ее ломиком.

§ 93. На пересечение путей вагоновожатый может въехать только по сигналу „путь свободен"—зеленый сигнал светофора соответствующего направления, или соответствующий знак рукой регулировщика, или сигнал сигналиста.

§ 94. На пересечениях путей, где нет регулировщиков или сигналистов, вагоновожатый обязан соблюдать следующие правила:

а) при отсутствии поездов и экипажей на пересекающей улице поезд свободно проходит пересечение;

б) в случае нахождения поездов на пересекающей улице первым проходит поезд с высшим номером маршрута, причем одновременно проходит пересечку и встречный поезд того же направления.

в) в случае, если поезд с меньшим но-

мером маршрута оказался готовым к отправлению раньше, чем поезд с большим номером маршрута, вагоновожатый первого поезда дает сигнал в виде трех отрывистых звонков и, по получении от второго вагоновожатого ответного сигнала в виде одного отрывистого звонка, может трогаться с места.

§ 95. В пунктах, где установлена сигнализация, действующая от токоприемников проходящих поездов, преимущественное право прохода через пересечения оставляется за поездом, идущим с хода в прямом направлении, т. е. за тем поездом, который сигнализирует о своем приближении к пересечке. При этом поезда, которым подается сигнал, не имеют права входа на пересечение, пока горит красный сигнал, и пока через пересечение не прошел поезд прямого направления.

В тех случаях, когда поезд, которому подается сигнал, имея впереди свободный путь прямого направления (красный сигнал не горит), въехал уже на пересечку

или приближается к ней, подходящий в это время к пересечке поезд прямого направления останавливается и пропускает через пересечку поезд, выехавший из кривой.

§ 96. При проезде мимо пожарных частей устанавливается следующий порядок пользования установленной сигнализацией:

а) вагоновожатые при появлении сигнала, зажигаемого дежурным пожарным, и при звуке колокола обязаны немедленно остановить поезда.

б) если поезд в момент тревоги находится на участке между сигналами, или же так близко к сигналу, что он не может быть остановлен до первого сигнала, то при звуке тревожного колокола вагоновожатый должен быстро проходить мимо ворот пожарной части, непрерывно давая звонки и стараясь очистить путь для пожарного обоза. Пожарный же обоз не должен въезжать на трамвайные пути, пока оказавшийся между сигналами поезд трамвая не прошел мимо пожарной части.

§ 97. На пересечениях железнодорожных путей с путями трамвая вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) путь для трамвая через пересечку свободен исключительно в том случае, если шлагбаумы открыты; кроме того, на пересечениях, где имеется светофор, сигнал светофора должен быть зеленым;

б) там, где перед пересечением имеется постоянная остановка, трамвай, подходя к пересечению, останавливается, и вагоновожатый не имеет права тронуться с остановки, пока не убедится в том, что шлагбаум открыт для проезда, и горит зеленый сигнал светофора (если он есть);

в) вагоновожатый не имеет права въезжать на пересечение в том случае, если шлагбаумы не закрыты еще полностью, но закрываются, т. е. переводятся в заграждающее положение;

г) при подходе к пересечению и во время прохода через пересечение вагоновожатый должен подавать все время зво-

нок, обращая внимание на пересекающие железнодорожные пути, и двигаться со скоростью не более 5 км. в час.

д) Вагоновожатый подчиняется всем сигналам, подаваемым ему переездными сторожами к остановке поезда, как-то: фонарем, флажком, гудком, жестом руки или светофором.

V. Движение на однопутных участках.

§ 98. На однопутных участках, не имеющих сигнализации, движение производится по „путевкам“, вследствие чего запрещается въезд на первый однопутный участок, если на поезде нет путевки.

§ 99. При движении на однопутных участках, оборудованных сигнализацией, вагоновожатый должен руководствоваться сигналами.

При неисправной сигнализации руководствоваться сигналами запрещается, и движение происходит по путевкам, согласно указания линейного агента.

§ 100. При горении одного или несколь-

ких красных сигналов въезд на однопутный участок запрещен, причем вагоновожатый должен остановить поезд у знака „остановка“ или „стоп“ (чтобы бугель не замыкал добавочный провод).

§ 101. Въезд на однопутный участок (на добавочный провод) разрешается, если красные сигналы не горят, причем должны соблюдаться следующие условия:

а) при движении в город:

В момент въезда на добавочный провод должны загореться желтые сигналы— в этом случае движение разрешается. Если же загорится красный сигнал или-же красные и желтые вместе, то необходимо остановить поезд, не въезжая на однопутный участок, и ожидать, когда погаснет красный сигнал, — только после этого разрешается въезд на участок.

б) при движении из города:

В момент въезда на добавочный провод должен загореться красный сигнал,

являющийся контрольным и закрывающий путь следующим поездам. При загорании красного сигнала в момент въезда на добавочный провод движение разрешается, даже если одновременно загорается второй красный сигнал.

§ 102 Движение двух поездов одновременно один за другим запрещается. Исключение допускается для аварийных и грузовых поездов, а также по особому распоряжению линейных агентов, причем грузовые и прочие не пассажирские поезда следуют впереди пассажирских.

§ 103. В случае повреждения поезда на однопутном участке и невозможности двигаться без буксира, вагоновожатый обязан вызвать к себе поезд, оттянув бугель от рабочего провода, а для предупреждения столкновения выставить кондукторов по обе стороны поезда на расстоянии ста метров от него.

При необходимости оттянуть бугель по другим причинам или при его поломке,

также необходимо выслать кондукторов в обе стороны.

§ 104. Если вместо двух одноцветных сигналов загорается только один, вагоновожатый обязан немедленно сообщить об этом линейному агенту или по телефону диспетчеру для вызова ремонтной бригады. Движение продолжается по сигналам, так как второй сигнал является запасным. При остальных неисправностях необходимо также сообщать о них ближайшему линейному агенту.

VI. Движение при тяжелой погоде.

§ 105. Во время тумана вагоновожатый должен постоянно подавать резкие короткие звонки.

При очень густом тумане, не позволяющем видеть на расстоянии 4-х пролетов впереди идущий поезд, необходимо ездить на последовательном включении.

§ 106. В темное время и во время тумана вагоновожатый должен зажигать

сигнальные фонари и буферный фонарь спереди поезда.

§ 107. При дожде и во время оттепели, когда выбоины и провалы заполняются водой, вагоновожатый должен проезжать места скопления воды тихим ходом.

§ 108. Во время грозы необходимо включать освещение, во избежание повреждения моторов при ударах молнии.

§ 109. Если при пуске поезда в ход колеса буксуют, вагоновожатый обязан выключить ток и вновь включить с длительной выдержкой по положениям, посыпая рельсы песком.

Такое переключение нужно делать до тех пор, пока поезд не пойдет нормальным ходом.

В случае, если таким путем не удается поезд сдвинуть с места, вожатый должен убедиться, что путь сзади поезда свободен, подать поезд на 1—2 метра назад, потом двигаться вперед, поступая как указано выше.

§ 110. Если при очень сильном тормо-

жении воздушным тормозом на быстром ходу поезд будет подаваться вперед с невращающимися колесами (юзом), вагоновожатый должен перетормозить, для чего на первом положении крана машиниста выпустить воздух из тормозных цилиндров (чтобы дать колесам повернуться) и подать на рельсы песок, а затем вновь тормозить воздушным тормозом.

111. При очень тяжелом снеге необходимо включать ток медленно, выдерживая по 2—3 сек. на каждом положении контроллера.

§ 112. При общем буксовом пути, тумане и тяжелом снеге выполнение заданного по расписанию пробега не обязательно, при наличии соответствующего распоряжения от линейных агентов.

VII. Движение при разных препятствиях на линии.

§ 113. При ремонтах на трамвайных путях вагоновожатый должен соблюдать следующие правила:

а) по красному сигналу дальнейшее следование разрешается каждому поезду в отдельности лишь при сопровождении путевым агентом. Этим порядком поезд должен двигаться до встречи зеленого сигнала;

б) по желтому сигналу вожатый должен двигаться тихим ходом со окоростью не свыше 5 км. на всем протяжении за сигналом до тех пор, пока не будет встречен зеленый сигнал;

в) по желтому сигналу с зеленым вожатый должен двигаться тихим ходом со скоростью не свыше 5 км. только в данной точке, около которой стоит сигнал.

§ 114. Если на рельсах или на пути находится какой либо предмет, который может повредить вагон или причинить сход с рельс, то необходимо остановить поезд и удалить с путей препятствие, а если предмет является принадлежностью трамвайного вагона (кожух шестерни, лобовая сетка и т. п.), то необходимо его взять на вагон и доставить в парк.

§ 115. Если вагоновожатый заметит на пути или близ пути препятствие (человек, экипаж, телега), могущее помешать проходу поезда, то он должен выключить ток, подавая одновременно предупредительные звонки. Если, несмотря на сигналы, препятствие продолжает оставаться на пути, то необходимо начать тормозить с таким расчетом, чтобы поезд остановился, не доезжая до препятствия не менее 10 метров (длина вагона).

§ 116. При внезапном появлении препятствия на пути (человек, экипаж) или при тревожном звонке с моторного или прицепного вагона, вагоновожатый должен экстренно затормозить поезд.

§ 117. Езда по левому пути допускается лишь на небольшом протяжении до первого узла, где можно перекантоваться, и только в следующих случаях:

а) когда на правом пути производится ремонт, и лицо, руководящее ремонтом, направит поезд по левому пути;

б) когда по левому пути направит поезд линейный агент.

При движении по левому пути запрещается переходить на параллельное включение моторов.

§ 118. Запрещается подавать поезд задним ходом без крайней надобности.

Если вагоновожатому требуется подать поезд назад, то он должен пройти на другую площадку.

Если при этом поезд идет прицепками вперед, то вагоновожатый может дать ход назад только после того, как кондуктора прицепных вагонов откроют все внутренние двери, и кондуктор заднего прицепного вагона станет подавать сигналы звонком с передней по ходу поезда площадки.

При движении поезда назад кондуктор моторного вагона должен поддерживать бугель.

§ 119. Запрещается проезд четырехосными вагонами определенных участков сети, согласно имеющегося списка, который должен быть известен вагоновожатому.

VIII. Кантовка и сцепка поезда.

§ 120. Кантовка вагонов производится в двух случаях:

а) когда нужно вернуть весь поезд в обратном направлении, т. е. сделать возврат;

б) когда нужно обернуть один моторный или прицепной вагон другой площадкой вперед.

§ 121. Возврат поезда с кантовкой в период пассажирского движения допускается лишь при наличии линейного агента и по его указаниям.

§ 122. Чтобы сцепить вагоны, вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) остановиться в расстоянии одного метра до вагона;

б) подтормозить поезд ручным тормозом и по сигналу сцепщика подавать поезд небольшими толчками, ставя большую рукоятку контроллера не далее первого положения и сейчас же на „стоп";

в) подойдя вплотную к вагону, вагоновожатый должен наблюдать за тем, чтобы сцепка полностью вошла в буфера и была хорошо заложена штырем, и чтобы скоба была правильно поставлена.

После сцепки вагоновожатый должен проверить следующее:

1) соединительные рукава воздушного тормоза в головках должны быть плотно соединены с прокладкой резинового кольца.

На вагонах, оборудованных электрическим тормозом, головки электрических тормозных шлангов должны быть плотно вставлены в междувагонные коробки и закреплены крючками крышек.

2) краны на соединительных рукавах должны быть открыты;

3) штепсельное соединение должно быть правильно сделано;

4) боковая сетка должна быть повешена;

6) в темное время должен быть переключен буферный фонарь;

6) на вагонах с лобовыми сетками все

приборы сетки на обеих площадках должны быть в правильном положении;

7) после сцепки опробовать воздушный тормоз.

§ 123. При взятии на буксир моторного вагона или поезда он должен быть отторможен, на прицепляемом моторном вагоне кран машиниста должен быть поставлен на перекрышу и ручка снята, а бугель должен быть оттянут.

В случае, если буксируемый поезд прицепляется впереди буксирующего поезда моторным вагоном вперед, ручка крана машиниста должна остаться на передней площадке прицепляемого моторного вагона, и на этой площадке должен быть поставлен его вагоновожатый, который должен наблюдать за движением поезда.

Г. Обращение с оборудованием вагона.

I. Необходимая осторожность в обращении с оборудованием.

§ 124. Бугель при движении вагона всегда должен быть наклонен к задней

по ходу вагона площадке. При перемене движения надлежит переводить бугель.

Запрещается переводить бугель под кронштейном.

Кондуктор должен помогать вагоновожатому переводить бугель, перетягивая его веревкой в другое положение.

В случае необходимости подвинуть немного поезд назад с тем, чтобы потом опять ехать в прежнем направлении, можно не переводить бугеля, но при этом кондуктор должен оттягивать бугель, когда тот проходит под держателем.

Кондуктор несет ответственность за поломку бугеля, если ему сделаны соответствующие указания со стороны вагоновожатого.

§ 125. Запрещается прикреплять к бугелю проволоку вместо веревки.

§ 126. Воспрещается включать и выключать автомат ударами кулака или какого либо предмета по рукоятке, заклинивать или привязывать автомат.

При невозможности выключить автомат, надлежит оттянуть бугель.

§ 127. Не допускается останавливать большую рукоятку контроллера на промежуточных положениях переключающей звезды. Особенно недопустимо останавливать большую рукоятку на промежуточном положении между параллельным и последовательным включением.

§ 128. При выключении тока вагоновожатый обязан сразу быстро перевести большую рукоятку контроллера на „стоп“.

При необходимости перехода с параллельного включения мотора на последовательное, вагоновожатый должен сперва совершенно выключить ток, а затем без выдержки перейти на последовательное включение моторов.

§ 129. Воспрещается без надобности снимать кожух контроллера. В случае необходимости открыть контроллер, предварительно нужно выключить автомат и оттянуть бугель.

§ 130. Вагоновожатый не должен до-

пускать давления сжатого воздуха выше $4^1/_2$ атм. на двухосных вагонах и 6 атм. на четырехосных вагонах.

§ 131. Если во время движения выскочит педаль лобовой сетки, вожатый должен немедленно остановить поезд, вновь поднять педалью подхватывающую сетку и, сойдя с вагона, убедиться в том, что лобовая занавеска висит вертикально, а подхватывающая сетка поднята.

§ 132. Если вожатый заметил, что островки у остановок для ожидающих пассажиров (рефюжи) или столбы или другие сооружения близ путей зацепляют за занавеску, сетки, подножки, лобовые щитки и другие части вагона, он должен об этом обязательно занести в вагонную книжку и доложить ближайшему линейному агенту.

Вагоновожатый обязан сообщить линейному агенту также о всех замеченных неисправностях пути, контактной сети, сигналов, автострелок.

§ 133. Если вагоновожатый заметит, что

поезд тяжел на ходу, он должен об этом сообщить ближайшему линейному агенту или дежурному слесарю.

§ 134. В течение смены вагоновожатый обязан не менее двух раз проверить состояние поезда, согласно указаний § 17.

II. Обнаружение и исправление возникающих повреждений.

§ 135. Если поезд не трогается с места на первом положении контроллера, то нужно поставить ручку на 2-ое положение. При очень тяжелом пути разрешается включать ручку на 3-е положение на самое короткое время (не более 1 сек.).

Если же, несмотря на это, вагон не трогается, то вагоновожатый обязан немедленно поставить большую рукоятку на „стоп" и приступить к выяснению причин остановки вагона. При этом могут быть три случая:

а) нет тока в моторах;

б) ток есть, но колеса вагона не провертываются, хотя вагон вздрагивает;

в) ток в моторах есть, и моторы вращаются, но колеса вагона не вращаются.

§ 136. Если нет тока в моторах, вагоновожатый должен включить лампочки (освещение), чтобы узнать, есть ли ток в рабочем проводе, и проходит ли ток в бугель.

§ 137. Если лампочки загораются, то это служит доказательством того, что ток есть в рабочем проводе. Тогда вагоновожатый должен по порядку проверить:

а) не выключен ли автомат;

б) не поврежден ли один из моторов, что определяется переключением моторов;

в) исправлен ли контроллер в отношении прохождения тока (не отошел-ли палец, не выпал-ли провод из клеммы и т. п.), для чего открыть кожух контроллера;

г) нет-ли обрыва цепи в реостатах.

§ 138. Если лампочки не загораются, то вагоновожатый обязан проверить:

а) движутся ли другие вагоны;

б) касается ли бугель рабочего провода;

в) не стоит ли бугель под участковым разъединителем;

г) не обледенел ли рабочий провод (зимою);

д) не стоят ли колеса на песке или снеге (изоляция).

§ 139. Если нет тока в рабочем проводе, вагоновожатый обязан включить свет и ждать, пока лампочки не загорятся.

Запрещается в этом случае вместо включения освещения ставить большую рукоятку контроллера на 1-ое положение.

После подачи тока на рабочий провод разрешается включить контроллер не ранее, как через 30 сек. после того, как тронулся впереди стоящий поезд.

§ 140. Если бугель становится вертикально, не доставая до воздушного провода, то нужно по возможности выгнуть контакт бугеля.

§ 141. Если обледенел провод, то вагоновожатый, оттянув несколько раз бугель, должен заставить его ударить по проводу и сбить лед.

§ 142. Если бугель станет под участко-

вым разъединителем воздушной сети, то вагоновожатый или кондуктор должен подтянуть бугель за веревку по движению, чтобы получился контакт между проводом и бугелем, затем вагоновожатый должен включить большую рукоятку контроллера до 1-го положения и подвинуть вагон вперед.

Если не удастся перевести бугель вперед, или если не получается контакта переведенного бугеля с рабочим проводом, то надлежит сзади идущим поездом сдвинуть поезд из-под разъединнтеля. В случае отсутствия сзади идущего поезда, вагоновожатый должен влезть на крышу своего вагона, передвинуть бугель и поставить таковой по ходу вагона.

§ 143. Если поезд станет всеми колесами на слой песка или снега, то вагоновожатый должен соединить буфер с рельсом (сперва рельс, потом буфер) каким-либо металлическим предметом (ломиком), после чего включить большую рукоятку контроллера и подвинуть вагон вперед.

Примечание: Прежде чем включить ток, вагоновожатый обязан предупредить кондукторов и пассажиров, чтобы они, находясь на улице (на земле), не дотрагивались до вагонов во избежание ожога или удара.

§ 144. В случае если вагон вздрагивает и не идет, вожатый должен проверить следующее:

а) не заторможен ли поезд воздушным или ручным тормозом на моторном или прицепном вагонах, т. е. находятся ли колодки на положенном расстоянии от бандажей;

б) не попал ли посторонний предмет (болт, гайка) в желоб рельса;

в) не сломался ли зубец шестерни и не застрял ли он в ней.

В последнем случае вагоновожатый должен открыть моторный люк и крышку кожуха шестерен и ломиком удалить сломанный зуб. Если сделать это не удастся, вагоновожатый должен осторожно подать поезд назад до тех пор, пока зубец не выпадет из зацепления, соблюдая общие правила подачи поезда назад.

§ 145. В случае, если мотор вращается, а вагон не трогается с места, вагоновожатый должен немедленно переключить моторы, т. е. выключить больной мотор, так как в этом случае нет сцепления шестерен.

§ 146. Если вагон двигается рывками, то это может происходить вследствие того, что ослабли пружины в основании бугеля.

Слабость пружин можно определить, притягивая бугель за веревку,—при слабых пружинах бугель легко опускается вниз. О случае нужно заявить дежурному слесарю и инструктору.

§ 147. Если бугель дергает за держатели воздушного провода, что видно по сильному колебанию проводов впереди вожатого, то следует остановить поезд проверить, нет ли прореза в контакте или перекоса бугеля, и о случае заявить инструктору движения и дежурному слесарю, ведя до этого вагон осторожно, а в случае надобности перебросить ве-

ревку бугеля на правую сторону вагона и поручить кондуктору оттягивать бугель под каждым кронштейном.

§ 148. В случае провисания провода или его обрыва так, что он может коснуться проходящих или проезжающих по улице, вагоновожатый не должен допускать проходящих и проезжающих к месту провисания провода до прибытия бригады воздушной сети, которую надлежит вызвать по телефону через диспетчера.

§ 149. В случае падения на воздушный провод телефонного или какого нибудь другого провода, нужно это место также оградить от проходящих и проезжающих.

Для снятия провода надлежит вызвать бригаду воздушной сети через диспетчера.

§ 150. При частом выпадании автомата нужно посмотреть, не затормаживается ли поезд, хорошо ли отходят колодки, и включать ток с большой выдержкой по положениям.

§ 151. При необходимости осмотреть пальцы контроллера или выключить один

из моторов на контроллерах В—30 или В—36, вагоновожатый обязан предварительно выключить автомат и оттянуть бугель, во избежание получения удара или ожога.

§ 152. Если имеется утечка воздуха в соединительном рукаве, то необходимо закрыть соединительный кран и тормозить один моторный вагон до прибытия на конечный пункт, где необходимо заявить об этом слесарю для исправления.

III. Отправка неисправного вагона в парк.

§ 153. Неисправный поезд направляется в парк или к линейному слесарю либо своим ходом, либо на буксире. Отправить поезд с линии в парк или в ремонт к линейному слесарю вагоновожатый может только по распоряжению линейного агента, а в его отсутствии по распоряжению слесаря.

§ 154. В случае отсутствия линейного агента в момент обнаружения повреждения на вагоне или поезде, вагоновожатый

должен поступить по ниже указанным правилам и довести поезд до ближайшего линейного агенте, а в случае необходимости взять поезд на буксир. Поезд доводится до ближайшего запасного пути, о чем вагоновожатый должен поставить в известность по телефону диспетчера.

§ 155. Своим ходом поезд может быть отправлен в парк или на пункт линейного слесаря при следующих повреждениях:

а) если поврежден один из моторов на двухосном вагоне или одна пара моторов на четырехосном вагоне;

Примечание: При езде на одном моторе следует включать ток с выдержкой по 4 сек. на каждом положении.

б) если поврежден один из контроллеров (заскакивание пальцев, слабое давление пальцев на сектор);

в) если на вагонах, оборудованных электрическим тормозом, не действует один из тормозов — ручной или электрический;

г) если лопнет или потеряется одна из

колодок, в силу чего произойдет перекос тормозных рам;

д) если сильно греется букса;

е) если при сильно буксовом пути совсем не работают песочницы на передней площадке, и вагона нельзя скантовать, или не работают все четыре песочницы;

ж) если не действует ни воздушный, ни механический звонок;

з) если часто выпадает автомат, или если после выпадения автомат нельзя обратно включить;

и) если на вагонах, оборудованных воздушным тормозом, не действует или слабо действует воздушный тормоз;

к) если не действуют в темное время маршрутные сигналы, или совершенно нет освещения внутри вагонов;

л) при поломке рессор или шпинтонов (в этом случае необходимо продолжать движение тихим ходом);

м) при плохом контакте бугеля (слабый нажим).

Во всех этих случаях необходимо дать

указание кондукторам, чтобы они прекратили дальнейший впуск пассажиров и сообщили остающимся пассажирам, в каком направлении пойдет поезд, а в случаях а), б), в), д), з), необходимо высадить всех пассажиров.

§ 156. Поезд должен быть снят с линии путем буксирования его в следующих случаях:

а) поломка бугеля;

б) повреждены оба автомата;

в) повреждены оба мотора на двухосном вагоне или все моторы на четырехосном вагоне;

г) повреждены оба контроллера на двухстороннем или контроллер на одностороннем вагоне;

д) поломаны или повреждены реостаты, произошло разъединение проводов реостатов или короткое в реостатах;

е) соединение проводов в контроллере (короткое замыкание, горение проводов, вспышки);

ж) при поломке вагона после наезда,

не дающей возможности самостоятельно двигаться;

з) когда рукоятку контроллера нельзя поставить на „стоп“ с ездового положения;

и) когда ручку контроллера после электрического торможения нельзя поставить на „стоп“. В этом случае предварительно до буксирования необходимо разомкнуть цепь между контроллером и мотором путем выключения моторов на контроллерах В-30 или В-36, или изолировать соответствующие пальцы от секторов, а в случае незнания точной схемы—изолировать все пальцы на реверсивном или тормозном барабане.

Во всех этих случаях необходимо высадить всех пассажиров.

§ 157. При поломке оси или соскакивании бандажа с колеса, вагон должен быть направлен в парк при помощи аварийной тележки.

§ 158. При отправлении поезда в парк вагоновожатый обязан требовать от ли-

нейного агента или слесаря, отправляющего поезд, подписи в вагонной книжке с точным указанием времени отправления и неисправности вагона.

§ 159. По прибытии в парк вагоновожатый, обязан лично указать неисправность вагона.

Д. Оформление случаев на линии.

§ 160. При несчастных случаях с людьми на линии вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) после остановки поезда не двигать его до извлечения пострадавшего из-под вагона. Во избежание передвигания поезда следует снять с контроллера стоповую ручку и выключить автомат.

б) Осмотреть попавшего под вагон, проверить, нельзя ли вытащить его из-под вагона собственными силами, не причинив ему новых повреждений. Немедленно после осмотра вызвать через диспетчера скорую помощь, а если пострадавшего нельзя

вытащить своими силами, то необходимо вызвать также пожарную команду.

Примечание: В зависимости от места нахождения попавшего под вагон, его можно вытащить либо сбоку вагона, разломав предварительно боковой щиток, либо через люк внутри вагона, либо с лобовой сетки.

§ 161. После освобождения пострадавшего из-под вагона, вагоновожатый должен немедленно сдать его линейному агенту или постовому милиционеру, для отправки в больницу, а при отсутствии их—ждать прибытия вызванной по телефону помощи.

§ 162. Вместе с этим вагоновожатый обязан записать имя, отчество, фамилию и адрес лиц, присутствовавших при случае, как из числа пассажиров вагона (на площадке и внутри), так и из числа находящихся на улице.

§ 163. О всяком несчастном случае, если даже он не вызвал серьезных последствий, вагоновожатый обязан немедленно донести ближайшему линейному агенту.

§ 164. При столкновении поезда с экипажем (автомобиль, извозчик, ручная тележка и т. п.), вагоновожатый обязан поступать следующим образом:

а) записать номер жестянки и другие отличительные признаки экипажа, адрес и принадлежность экипажа, а также адрес, имя, отчество, фамилию шоффера, извозчика и т. д. и повреждения, полученные экипажем при столкновении;

б) осмотреть вагоны, чтобы убедиться в каком они состоянии;

в) записать имя, отчество, фамилию и адрес свидетелей, присутствовавших при столкновении, как из числа пассажиров вагона и экипажа, так и из числа лиц, находящихся на улице.

§ 165. О всяком случае столкновения вагоновожатый обязан донести ближайшему линейному агенту.

§ 166. Вагоновожатый должен отметить все обстоятельства, при которых произошло столкновение для того, чтобы линейный агент в своем донесении мог сооб-

щить полную картину происшедшего столкновения.

§ 167. В случае, если при столкновении с экипажем произойдет несчастный случай с пассажирами этого экипажа, то вагоновожатый, кроме изложенных правил о столкновении, должен руководствоваться и правилами о несчастном случае.

§ 168. Воспрещается при несчастном случае и наезде уезжать с места происшествия, не добившись оказания помощи пострадавшему и не оформив случая.

§ 169. В случаях длительной задержки поезда на линии вследствие повреждения вагонов, путей, воздушной сети, несчастного случая, схода с рельс, наезда и столкновения, вагоновожатый должен сообщить о случае ближайшему линейному агенту, для чего остановить встречный поезд и передать сообщение через вожатого. При наличии по близости телефона—сообщить по телефону диспетчеру.

В сообщении должно быть указано: маршрут, номер по наряду, номер мотор-

ного вагона, парк, номер вожатого, направление движения, место задержки, характер случая.

Е. Правила П. В. О.

§ 170. В военное время всем вожатым и кондукторам категорически воспрещается выходить на работу без противогаза.

§ 171. По сигналу „ВТ" вагоновожатый быстро выбирает место остановки вагона, имея в виду, что через 2—3 минуты после сигнала ток в рабочем проводе прекратится.

§ 172. Вагоновожатому воспрещается:

а) останавливать поезд за впереди идущим поездом ближе двойной длины поезда (40—60 мет.);

б) останавливать поезд против пожарных частей, ворот фабрик, заводов, больниц, воинских частей, на мостах, перекрестках улиц и площадей во избежание закупорки движения. По возможности по-

езд укрывается под арку, под деревья и т. п.

§ 173. Вагоновожатый, остановив поезд по сигналу „ВТ", тотчас же оттягивает токоприемник и закрепляет его веревкой, кондуктора производят высадку пассажиров, после чего вагоновожатый и кондуктора приводят противогазы в положение „На готове", заходят в вагоны, плотно закрывают двери и окна и находятся в вагоне до сигнала „Отбой В. Т.", внимательно наблюдая за улицей.

§ 174. Вагоновожатому категорически воспрещается покидать поезд в момент противовоздушной обороны города, кроме случая, указанного в пункте 176.

§ 175. Услышав сигнал „Химтревога" или заметив наличие отравляющего вещества, вся поездная бригада надевает противогазы и остается в них до распоряжения работников линейной агентуры или работников ПВО.

§ 176. О всех замеченных повреждениях трамвайных путей, воздушной сети

и подвижного состава фугасными или зажигательными бомбами, а также о заражении путей или подвижного состава отравляющим веществом, вагоновожатый немедленно сообщает ближайшему линейному агенту, дежурному по движению или центральному диспетчеру.

Примечание: Если вагон находится на большом расстоянии от ближайшего поста линейного агента и нет вблизи телефона, вагоновожатый посылает кондуктора моторного вагона с устным донесением линейному агенту.

§ 177. В случае заражения вагона отравляющими веществами, вагоновожатый и кондуктора, надев чулки, противогазы, перчатки и передники, производят, в соответствии с особой инструкцией, предварительную дегазацию вагона. Одновременно порядком, указанным выше, вагоновожатый сообщает о случившемся линейному агенту. После предварительной дегазации вагона, вагоновожатый по указанию линейного агента выводит вагон на ближайший запасный путь. Вагон должен

иметь на себе знак „заражен отравляющим веществом“. Линейным агентом вагон направляется в ближайший трампарк для окончательной дегазации. В случае отравления или ранения, вагоновожатый и кондуктора отправляются на ближайший пункт мед. помощи.

§ 178. О всех замеченных на улицах разрывах авиобомб, разрушениях, а также очагах поражения отравляющими веществами, хотя и не повредивших путям, воздушной сети и пр. путевому хозяйству трамвая, вагоновожатый при первой возможности сообщает сотрудникам органов ПВО, милиции, Осодмила.

§ 179. По сигналу „Отбой воздушной тревоги“ вагоновожатый продолжает движение по маршруту, если не последовало распоряжения об обходном движении от линейного агента, внимательно наблюдая (при движении) за знаками ограждения очагов, зараженных отравляющим веществом.

У путей, огражденных знаками „Зара-

жено отравляющим веществом", вагоновожатый останавливает поезд и сообщает ближайшему линейному агенту, от которого получает указания или об обходном движении или о движении после дегазации пути.

§ 180. При внезапном налете противника вагоновожатый производит остановку поезда, согласно п.п. 172 и 173.

§ 181. Кондуктор должен беспрекословно выполнять все приказания вагоновожатого и из вагона уходить может только по его распоряжению.

§ 182. Вагоновожатый выполняет распоряжения только линейных трамвайных агентов (начальника станции, дежурных по движению, регулировщиков, инструкторов вагоновожатых и контролеров).

Ж. Правила на время наводнения

§ 183. Во время наводнения вагоновожатый получает указания об уборке поезда с линии от линейных агентов.

§ 184. При отправлении в парк во время наводнения, вагоновожатый должен соблюдать правила безопасности, но соблюдение пробега не обязательно.

§ 185. Если вагон остался в районе наводнения, вагоновожатый должен оттянуть бугель. Вагоновожатый не имеет права в этом случае покинуть свой вагон до прибытия смены.

§ 186. По окончании наводнения, если моторы были залиты водой, вагоновожатый не должен включать ток, так как вагоны с залитыми моторами должны быть отправлены в парк буксиром.

За Начальника Службы Подвижного Состава *Н. Матвеев*

ОГЛАВЛЕНИЕ

6*

Издание Треста Лентрамвай

Наблюдал за изданием Шальгин

Ленгорлит 6093. Время сдачи в набор 29/XII-35 г. Колич. авт. листов 3. Подписано к печати 13/II-36 г. Станд. формат бумаги 30×88. Колич. бумажн. листов 2⁶/₈. Общее количество знаков на бумажном листе 90000. Заказ № 3955. Тираж 10.000

1-я тип. издательства ЛОИС. 2 Советская, 7.





